Ep 0153

C.B.A.[illegible]
EXPT[illegible] NO Nº 0 153

C.[illegible].[illegible].C.
ARCHIVO Nº 2-C-5

CLASIFICADO

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0153

Folio Nº 1

ARMADA ARGENTINA

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-C-5

SECR

Nº 92/1/82"C"
Letra JELO, Sec.

URGENTE

BUENOS AIRES, 12 de julio de 1982.

///SEÑOR VICEALMIRANTE Dn. CARLOS PABLO CARPINTERO.

Elevo adjunto el informe ordenado en el segundo párrafo de fs.1.

Dejo constancia de no entregarlo en forma personal por encontrarme sin servicio.-

AGREGADOS: Un informe: "LA ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO".

DISTRIBUCION: Original: Al destinatario.
Duplicado: Archivo personal.

CLASIFICADO

MIGUEL ANGEL GRONDONA
Capitán de Navío

Expte. JELO, Sec. Nº 92/1/82"C"
Desglosado.-
Ce saco FOTOCOPIA.-

FOLIO Nº 2

INFORME PRODUCIDO POR EL CNCRNACD MIGUEL ANGEL GRONDONA DE ACUERDO A LA RESOLUCION COAR Nº 398"S"/82.

PREFACIO

El tema: "La Organización de la Aviación Naval y su relación con la Aviación Naval durante el conflicto", lleva en el momento de analizarlo a una necesaria comparación entre los items 1 y 2 por lo que resulta falto de continuidad cuando se pretende el análisis por separado, al menos en mi caso, ya que por haber actuado como Oficial de Enlace con el Comando de la Fuerza Aérea Sur me veo en la necesidad de volver a ocupar esa posición para el análisis.

Lo mismo me ocurrió cuando intenté separar los aspectos positivos de los negativos. Su separación nuevamente cortaba la hilación del tema.

Asimismo fue necesario hacer una pequeña historia del problema para darle continuidad. Es así que el análisis consta de:

Prefacio
Historia del Problema
Aspectos Positivos y Negativos
Conclusiones
Acciones Recomendadas
Aclaración a la Nota
Resumen Esquemático del Desarrollo.

HISTORIA DEL PROBLEMA Y EVOLUCION

La organización administrativa actual es el producto de la evolución lógica a esperar en una Fuerza Armada que vivió demasiados años de NO GUERRA.

A lo largo del tiempo, un esquema tendiente a imitar otras organizaciones antiguas extranjeras y buscando similitud con el de las unidades de superficie, se materializó en una rígida estructura aferrada por una burocracia cada día más perfeccionada que terminó produciendo hechos operativos destinados a satisfacer ese "perfeccionamiento" carente de realidad bélica.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 3

Así nacieron normas estrictas tales como el "cumplimiento de Comando", requisito realmente limitanto para un sinceramiento operativo: los relevos anuales, tímidamente encarados, el convencimiento general sobre la necesidad de producir relevos en las unidades, redundantes en pérdidas de eficiencia, la asignación de oficiales costosos para adiestrar, en tareas que podían ser cumplidas por otros con menor inversión en lo que hace a experiencia de vuelo (bases), y muchas más reglamentaciones, condiciones de ascensos, etc. que nos ataron irremediablemente. Lo anterior no es un cargo a persona alguna sino a la falta de experiencia bélica.

Personalemente he asistido y aceptado siendo Comandante de Fuerza y del Grupo Aeronaval Embarcado, ejercicios supuestamente completos, donde los exploradores se reemplazaban con B-200, L-188 y F-28, quienes lorgraban evitar ser derribados con el sencillo engaño de escuchar los canales rígidamente fijados en Flota. La gran maniobra en el ejercicio final fue sorprenderlos lanzando aviones interceptores sin emitir palabra alguna en el PAL y asignando blancos con letreros sobre cubierta, ...pero a lo largo del año imagino que quisimos creer que lo ejercitado era lógico y factible. Obviamente hicimos saber que esos aviones no eran exploradores, pero nunca planteamos trágicamente la situación.

La organización administrativa tambien afecta a la logística, la que pese a algunos intentos no logró modernizarse completamente en el concepto de PROGRAMAS. La adquisición de SUE parece ser la que más se acerca a lo que debe esperarse de una logística moderna.

Sin embargo, en las condiciones actuales ya deberíamos haber encarado programas que incluyan personal y material. Jefes o directores de programas completos que "lleven el programa el tiempo previsto de duración del mismo y directores de programas transicionales particularmente para el personal de mantenimiento militar y civil y tambien de pilotos.

En lo que hace a estos últimos los programas deberían incluir las previsiones de intercambio entre programas para evitar el desgaste de los mismos.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 4
C.O.A.C.

Esta concepción en nada se asemeja a la rígida estructura actual de comandos escalonados.

ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS.

Los aspectos positivos de la organización actual no se encuentran principalmente en la parte operativa.

El sistema actual de relevos permite asegurar que una parte de las unidades disponga de un nivel combativo aceptable o deseable, mientras otros son aprendices o primarios.

Pero la serie de rigideces administrativas (requerimientos en los grados, escuelas por ejemplo) accionan contra esta continuidad deseable.

La escasez de medios limita el adiestramiento (combustible, repuestos, horas hombre de mantenimiento) y el balance combinado redunda en menor capacidad profesional de vuelo y experiencia operativa (técnicas y tácticas).

El concepto creado a imagen y semejanza de las unidades de superficie, en lo que hace a un comandante origina en quien lo es, la necesidad de ejercer ese comando, pero la cosa no es igual. Mientras un buque es indivisible, las escuadrillas si lo son, e integran sistemas de armas combinados.

El SUE sólo sin explorador táctico es un pobre sistema de armas; con explorador táctico mejora mucho; con explorador de larga distancia y avión tanque llega a su capacidad óptima. Todo lo anterior está previsto como elemento, unidad o grupo de tareas y es eminentemente operativo. El problema aquí son los comandantes administrativos que ven disgregarse a sus unidades sin poder ejercer el comando en combate. La eficiencia en las operaciones reales pareciera requerir el renunciamiento de algunos comandantes que deberían aceptar quedarse con nada.

¿Por qué no eliminar a los comandos administrativos?

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 5
C.O.A.C.

y hacer que estén más cerca de las necesidades Operativas que administrativas. Los comandos administrativos hacen al mejor empleo del personal y material en el adiestramiento. La organización de tareas no es una solución tipo a un problema tipo sino acorde con necesidades cambiantes.

Esos comandantes, normalmente de unidades de apoyo, deberán tener previsto puestos en los EE.MM. y asumir que realmente son directores de un programa o parte de él.

Este mal fue general durante el conflicto Malvinas. El Sr. Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur no podía disponer un traslado de aviones ni siquiera navales a Malvinas. Ninguna operación de la Fuerza Aérea estuvo bajo su control. Si necesitaba algo debía requerirlo al Comandante Aéreo Estratégico.

Este Comando CAE tenía subordinados los Comandos de Transportes, Exploración y Reconocimiento, Fuerza Aérea Sur (aviones de ataque) y Defensa Aérea Sur (interceptores); los aviones de COFAS y CODASUR eran prácticamente los mismos; los exploradores y transportes también.

La Fuerza Aérea cambió a lo largo del conflicto cinco veces su organización, llegando a integrar finalmente una Fuerza Aérea Sur a la que subordinaron todos los medios anteriores en las cantidades necesarias o disponibles. Sin embargo no quisieron llegar al perfeccionamiento total y esta Fuerza seguía dependiendo del Comando Aéreo Estratégico y nunca lo fue del Comando del T.O. Atlántico Sur.

El Ejército a su vez telecontrolaba la defensa de las islas por medio del Gobernador Militar y el Comandante del Teatro de Operaciones Sur. Es obvio que el criterio de unidad de mando no existió en nivel alguno. Donde era imprescindible, en el ALTO MANDO.

Dado que las cosas no funcionaban fluidamente, se creó una pequeña Junta (CEOPECON), integrada por el señor Comandante del T.O. Atlántico Sur, señor Comandante del Teatro de Operaciones Sur y señor Comandante Aéreo Estratégico, en Comodoro Rivadavia. De todos ellos, solamente el CAE tenía al COFAS en el mismo lugar físico.

Sin embargo el desplazamiento carecía de lógica.

Siendo el arreglo tripartito inevitable, no era Comodoro Rivadavia, sede de ninguno de ellos, el lugar más conveniente.

El Sr. CON y el Sr. Cte. 5º Cuerpo, tenían sus máximas capacidades de comando y comunicaciones en Bahía Blanca (Puerto Belgrano) mientras que el CAE lo tenía en Buenos Aires.

El único comando subordinado sito en Comodoro (la FAS) disponía de aviones dispersos en todo el litoral y precisamente en Comodoro sólo operaban los transportes, cuatro interceptores MIRAGE y algunos aviones pequeños de transporte de personal; dicho de otra manera, allí no estaban los aviones que se lanzaban a combatir las unidades inglesas diariamente. El lugar más adecuado parecería haber sido Puerto Belgrano con adecuadas comodidades para los otros componentes citados.

En lo que hace al tema específico de la Aviación Naval, el peso principal de los escasos medios estuvo distribuido entre las islas, Río Grande y Gallegos, siendo Río Grande el centro de gravedad.

Las unidades destacadas a las Malvinas dependían de un Sr. Almirante y allí se cumplía adecuadamente el criterio operativo de Fuerzas, Grupos, etc. de Tareas.

Los exploradores de Río Gallegos, dependían de un comando existente en forma cercana al Sr. Comandante de Aviación Naval y esa relación es también lógica; la eficacia de los medios, paupérrimos, no iba a mejorar porque su comandante superior estuviera cerca, pero precisamente debido a la poca disponibilidad de ellos, el acertado uso era primordial y para ello el comandante debía estar cerca de su usuario.

La Orgánica de Río Grande en cambio, aparecía para quienes trabajamos en Comodoro Rivadavia un poco ilógica, un oficial superior presente en forma permanente, que sólo podía proveer medios aéreos a las islas, pero que carecía de autoridad operativa sobre los aviones de ataque (A-4Q y SUE) y los de transportes que cruzaban, no parecía

razonable. Aquí la rigidez orgánica administrativa aparentaba molestar, aunque no me encuentro en condiciones de citar algún ejemplo que demuestre lo antedicho.

La ubicación del Comando de la Aviación Naval al lado del Sr. Comandante del T.O.Atlántico Sur era la conveniente. Se produjo una desubicación en el momento en que COATLANSUR se desplazó a COMODORO.

Dada la conocida rivalidad existente entre Fuerza Aérea y Aviación Naval, un intento de reubicación sin los medios de comando y comunicaciones en Comodoro, por parte de la Aviación Naval, habría sido realmente desafortunado. No existió de parte de Fuerza Aérea la más mínima sugerencia en ese sentido, por el contrario pidió se le subordinaran los medios aeronavales a su Comando.

Quien se desubicó físicamente fue COATLANSUR, probablemente presionado por las circunstancias. Situación agravada por el muy limitado sistema de Comando Control y Comunicaciones.

CONCLUSIONES

✓1. Hubo demasiados Comandos a todos los niveles para escasos medios.
✓2. No hubo unidad de mando.
✓3. Los niveles de Comandos Superiores, no estaban ubicados donde convenía, descolocando a sus subordinados.
no . Si bien se desconocen hechos negativos en cuanto al funcionamiento operativo en Río Grande, no hubo unidad de mando, con las consecuencias posibles en los aspectos rutinarios, logísticos y de conducción que debían haber exigido del oficial superior presente en la zona, una especial atención.
✓5. Las exigencias de comandos, carreras tipo, escuelas, así como el deseo de hacer capacidades personales múltiples, afecta profundamente la eficiencia para el combate.
✓6. La prolongada situación de NO GUERRA es extremadamente negativa, aburguesa, burocratiza, disminuye la creatividad, desactualiza.
✓7. La tendencia apenas insinuada hacia los programas dió una magnífica resultante en el caso CUE.
✓8. Existe un sistema muy débil de Comando Control y Comunicaciones.

ACCION RECOMENDADA

✓1. Eliminar de la reglamentación todas las trabas que impiden asignar

a los más capaces las tareas correspondientes.

- Repetición de comandos.
- Escuelas no normalizadas.
- Eliminación de trabas especiales contra aviadores navales y/u otras.
- Eliminación de carreras tipo.
- Creación de un cuerpo de apoyo aeronaval (similar al general de F.A.).
- Utilización de un criterio económico en las habilitaciones de pilotos, eliminando las trabas que se opongan (cambios de zona).

Sí

✓2. Organizar la Aviación Naval en base a PROGRAMAS que incluyan TODOS los requerimientos (personal y material) desde el ingreso y preparación en las escuelas para el personal, hasta su reubicación terminado el programa, así como su alternancia por razones de desgaste.

Sí

✓3. Mantener actualizados los conocimientos bélicos enviando observadores idóneos en toda oportunidad posible a cualquier lugar del mundo.

Sí

4. Intentar un acercamiento con la Fuerza Aérea, en tiempo de paz que permita mejores entendimientos en tiempo de guerra. Las áreas posibles sin que el listado sea excluyente podrían ser:

4.1. Aceptar que si la guerra es aeronaval y no existen blancos continentales, resulta absurdo no emplear la Fuerza Aérea para combatir blancos navales. La inversa también es válida. En otras palabras son dos empleos del medio aéreo, diferentes en sus técnicas y tácticas pero factibles de intercambiar con pérdida de eficiencia.

NO

4.2. Integrar EE.MM. con Fuerza Aérea ubicables en áreas navales o de F.A. según fuere el ejercicio, concretando planificaciones conjuntas y normalizando toda la que se pueda normalizar, ó de manera permanente. En U.K. existen oficiales de Enlace de la RAF, en la Armada, no solo en las EE.MM., sino tambien en Escuelas.

NO

✓4.3. Compatibilizar el armamento en la F.A A. previendo intercambio de munición, asignando a cada Fuerza el programa de adquisición conjunta.

Sí

Si 4.4. Integrar los buques a la red de Tránsito Aéreo Nacional.

4.5. Integrar el sistema de Transporte Aéreo creando el STAM (SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO MILITAR), siendo fundamental:

NO

4.5.1. Que dependa del EMCO

4.5.2. Tenga pilotos de las Tres Fuerzas.

4.5.3. Comandos y Cargos principales rotativos.

4.5.4. No integre al transporte liviano, elemento esencial y básico para hacer pilotos, económicamente, en cada Fuerza.

NO 4.6. SALVAMENTO y RESCATE: Dilucidar áreas de responsabilidad y luego coordinar sumando apoyos.

NO 4.7. RESCATE SANITARIO: Institucionalizar dependiendo del EMCO .

NO 4.8. EXPLORACION - GUERRA ELECTRONICA: Desarrollar un concepto integrado de EXPLORACION y GUERRA ELECTRONICA, Compatibilizar las áreas de control para cada Fuerza y finalmente institucionalizar el intercambio de información. Esto incluye a toda la Armada (Desarrollo CONJUNTO).

4.9. ATAQUE

NO 4.9.1. Establecer bien claro que el avión tanque es parte del sistema de armas de un avión de ataque incluyendo portaaviones. (En ese caso es más necesario).

4.9.2. Normalizar sistema coordinados de apoyo mutuo y trabajo con fuerzas terrestres.

4.9.2. Concebir helicópteros de ataque.

Si ✓4.10. ~~DEFENSA AEREA~~ - Si bien La defensa aerea debe ser separada por razones operativas, conviene normalizar procedimientos comunes.

La defensa aérea de bases aeronavales debería ser responsabilidad de la Armada, aunque en este conflicto lo fue de Fuerza Aérea.

NO 4.11. FOTOGRAFIA AEREA: Integrarla, normalizarla y proveerle capacidad operativa.

Si ✓ 4.12. La GUERRA A/S: Debe ser exclusiva de la Armada.

Si ✓ 4.13. El BOMBARDEO ESTRATEGICO: debe ser exclusivo de la Fuerza Aérea.

5. En lo que hace a Aviación Naval:

Hacer conocer con exactitud las capacidades de los medios actuales y reorientar el equipamiento futuro según este orden de prioridades.

5.1. Aviones tanques: Tipo KC 135

5.2. Exploradores tácticos

5.3. Exploradores de largo alcance (Boing 707).

5.4. Helicópteros

Los exploradores de largo alcance y los tanques pueden sumarse sin reducir el número para facilitar el intercambio.

Debe lograrse la soberanía en equipos electrónicos aunque sea copiando.

NO

Lo que no pueda fabricarse en el país, requiere generosos stocks cuando se inicia el programa.

Eliminar el sistema de selección para comprar aviones que tiende a desbalancear calidades en las orientaciones.

No aceptar interrupciones en las escuelas de capacitaciones. Ejemplos T.34 / MACCHI / A-4 / SUE o T.34 / B.200 / FALCON / B.707 / KC.135 o T.34 / AI 03 / LYNX / H.3.

NO Reubicar las unidades de acuerdo al Teatro de Operaciones probable aceptando que las bases aeronavales actualmente principales puedan pasar a ser talleres aeronavales.

NO Crear el Cuerpo de apoyo terrestre (integrar al NAVAL GENERAL?). Si toda la red

Se debe

Si Acrecentar seriamente el sistema de Comando Control y Comunicaciones.

ACLARACION A LA NOTA

Con respecto a la NOTA, donde se especifica que los temas precitados deben compararse con relación a la Publicación R.C.2-027 C "PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES" PROFUARA 2, deseo dejar constancia:

1° - Que la publicación no requiere a mi entender correcciones significativas, sólo ajustes.

2° - Que su eventual no cumplimiento, durante el conflicto no puede considerarse como un hecho significativo, porque ninguna doctrina puede obedecerse al pie de la letra, tal cual lo demuestran los Comandos tripartitos que existieron al más alto nivel. Si en cambio, vale la pena destacar que comparándola con las acciones realizadas tiene validez y es actual.

Pero de la misma manera, se está sugiriendo eliminar trabas reglamentarias, que el conflicto puso de manifiesto como trabadoras de la eficiencia en combate.

RESUMEN ESQUEMATICO DEL DESARROLLO

1. Organización administrativa actual.
   Es económica.
   Se asemeja a la naval
   Facilita el adiestramiento.

   1.1. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones.:
   Relaciones de comandos: Las usuales.
   Apoyo operativo: Los de rutina.
   Apoyo logístico: Los de rutina.
   Inteligencia: Centralizada.
   Personal: Conducción en manos Ctes. directos.
   Material: ---
   Infraestructuras: ---

   1.2. Aspectos negativos:
   Relaciones de Comando: Las usuales pueden llegar a ser muchas.
   Apoyo operativo:---
   Apoyo logístico: Requirió desplazamientos y consecuentes dificultades.
   Inteligencia: Desconozco si se hacían posvuelos de inteligencia.
   Personal: Por haber destacado fuerzas, los problemas de conducción pudieron sufrir demoras.
   Material: Su reubicación pudo producir limitaciones.
   Infraestructura: Por mudanzas no puede haber resultado igual a la de rutina.

   1.3. Conclusiones:

   La organización administrativa y primordialmente su reglamentación aferran y limitan la eficiencia operativa.

   1.4. Acciones Recomendadas:
   1.4.1. Corregir profundamente la reglamentación limitante.
   1.4.2. Reubicar las unidades según su probable teatro.
   1.4.3. Implantar el sistema de PROGRAMAS integrado

2. Organización Operativa adoptada para el conflicto:

2.1. Aspectos positivos:

Relaciones de Comando: Los de rutina.
Apoyo operativo: Rutina
Apoyo Logístico: --
Inteligencia: --.
Personal: Conducción directa de Ctes. primer escalón.
Material: --
Infraestructura: ---

2.2. Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones:

Relaciones de Comando: Las de rutina pueden ser muchas para operaciones ágiles y en tiempo.
Apoyo logístico: Dificil por los traslados.
Inteligencia: Idem 1.2.
Personal: Dificil conducción para con Ctes. de primer escalón, especialmente Río Grande.
Material: Idem 1.2.
Infraestructura: Muy pobre para el apoyo que se necesita.

2.3. Conclusiones:

La organización operativa debe ajustarse al criterio de Fuerzas, Grupos, etc. de tareas en forma acorde a los medios disponibles.

2.4. Acción Recomendada:

Tener en cuenta las verdaderas capacidades de los medios disponibles para organizar operativamente la Aviación Naval.

MIGUEL ANGEL GRONDONA
Capitán de Navío